



Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

270 | Avril-Juin 2015

Stratégies territoriales d'adaptation aux contraintes
démographiques et environnementales : le Niger

Agadez, un nœud de la migration internationale au Niger

Agadez, a hub for international migration in Niger

Abdoussalami Hamani et Abdou Bontianti



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/7427>

DOI : 10.4000/com.7427

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2015

Pagination : 189-206

ISBN : 978-2-86781-977-3

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Abdoussalami Hamani et Abdou Bontianti, « Agadez, un nœud de la migration internationale au Niger », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 270 | Avril-Juin 2015, mis en ligne le 01 avril 2018, consulté le 02 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/com/7427> ; DOI : 10.4000/com.7427

© Tous droits réservés

Agadez, un nœud de la migration internationale au Niger

Abdoussalami Hamani¹ et Abdou Bontianti²

Dans le contexte des migrations transsahariennes, la migration « par étapes » ou migration de transit a favorisé l'émergence d'établissements humains sur les grands axes empruntés par les migrants pour atteindre les « forteresses » du Nord du Sahara. Si parmi ces établissements humains, on peut encore nier le statut de ville à certains, beaucoup ont connu un grand essor et ont formé des « kystes » urbains (Adamou, 1979) en bordure ou même en plein désert du Sahara.

Ces villes qu'on peut désormais appeler « nœuds de migration internationale » confirment leurs rôles en favorisant la naissance des réseaux migratoires, véritables supports de la migration transsaharienne. Nouadhibou en Mauritanie, Agadez au Niger ou encore Dongola au Soudan offrent l'exemple des villes où sont « secrétés » des lieux et infrastructures³ dévolus au transit migratoire.

Si ces villes ont toutes un rôle à jouer dans le fonctionnement du système migratoire transsaharien, elles n'ont pas toutes la même importance selon qu'elles sont des points de rupture de charge sur les itinéraires migratoires ou de « véritables » carrefours.

Les migrants en direction du Nord du Sahara continuent à basculer d'une côte à l'autre de cette région au gré des opportunités et de la sécurité dans les

1. Sociologue, Institut de recherches en sciences humaines (IRSH), Université Abdou Moumouni de Niamey, a1314moi@yahoo.fr.

2. Maître de recherches, département de Géographie et Aménagement de l'espace, Institut de recherches en sciences humaines, Université Abdou Moumouni de Niamey. Mèl : bontiantiabdou@yahoo.fr

3. Nous considérons ici les réseaux migratoires comme des infrastructures de la migration transsaharienne au même titre que les infrastructures de transport.

pays de transit. Parmi les axes empruntés, le plus fréquenté est celui qui occupe une position centrale et passe par Agadez. L'arrivée des migrants renforce le rôle des villes émergentes au détriment des anciennes agglomérations. Mais ces dernières n'ont pas toutes perdu leur « prestige ». Des villes comme Agadez ont vu leur fonction de carrefour migratoire se renforcer depuis les années 1990, subséquemment aux crises socio-économiques engendrées par le passage sous ajustement structurel des pays subsahariens et à la transition démocratique.

Le conflit entre le Tchad et la Lybie au cours des années 1990 ayant occasionné la fermeture de la route passant par le Tibesti et le renforcement du contrôle sur l'axe partant de la Mauritanie ont permis à Agadez de capter davantage de migrants.

I - Agadez : un carrefour migratoire revivifié

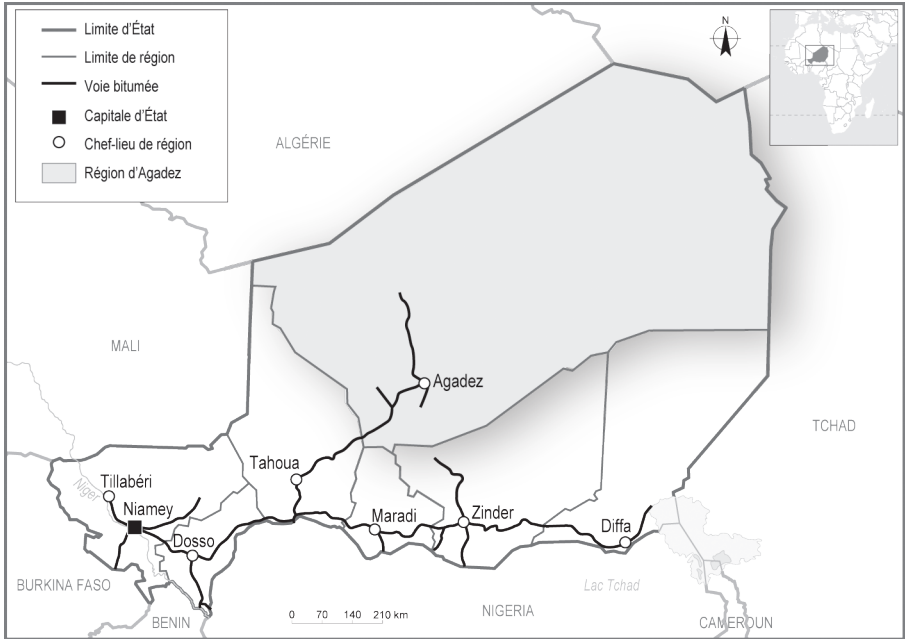
Aux portes du désert, sur les routes de l'Algérie et de la Libye, la ville d'Agadez constitue un lieu de passage pour les Subsahariens qui tentent d'aller dans ces pays (carte 1). Bensaad (2003) la présente comme un

carrefour des migrations africaines vers le Maghreb [qui] capte une large majorité des flux en provenance du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest y compris depuis le Nigeria et le Ghana anglophones. Avec la dégradation de la situation au Tchad et la fermeture de la route du Tibesti, Agadez affirme encore plus son rôle de carrefour.

La ville d'Agadez a joué un rôle très important dans les échanges commerciaux à l'époque des royaumes. Elle fut aussi un important carrefour commercial et culturel à l'intersection des routes caravanières qui reliaient la Méditerranée aux pays haoussa et le fleuve Niger à la vallée du Nil. Ce rôle l'a conduit à son apogée au ^{xvi}^e siècle.

Cependant, à partir du ^{xviii}^e siècle des conflits internes entre diverses fractions touarègues rivales remirent en cause la prospérité de la cité de l'Aïr ; ces conflits récurrents contribuèrent à freiner les échanges commerciaux.

Mais la cité commença à renouer avec ses anciennes fonctions dès le début des années 1970, avec les découvertes et l'exploitation minière dans la région. Mieux encore, les infrastructures routières réalisées dans le cadre de l'exploitation de l'uranium l'ont reliée aux autres régions du pays voire à certains pays voisins comme le Nigeria ou le Mali (Bensaad *op. cit.*)



Carte 1 - Localisation de la région d'Agadez

Néanmoins, la rébellion qui émerge dans le Sahara nigérien et malien au lendemain des années 1990 a ralenti les mouvements de population dans cette zone. Du fait de l'insécurité, au cours de cette décennie, les flux migratoires qui y convergeaient pour atteindre le Maghreb ou l'Europe ont diminué. Cependant, le phénomène migratoire continue à faire aujourd'hui d'Agadez un carrefour sous-régional et même continental. Cette fonction de carrefour migratoire s'est amplifiée au fil des années pour atteindre son paroxysme à partir de l'année 2000, au cours de laquelle le nombre de migrants a explosé. En effet, en 1999, l'effectif des migrants transitant officiellement par Agadez était estimé à 65 000 (Bensaad, *op. cit.*), et deux ans plus tard ce nombre était multiplié par 3,5 pour la seule direction vers la Libye qui hébergeait déjà en 2000 plus de deux millions de migrants africains. L'Algérie en aurait hébergé 300 000⁴.

Le refoulement et la répression musclée côté maghrébin ainsi que les drames lors de la traversée du Sahara ou de la Méditerranée n'ont pas freiné les flux qui continuent de s'amplifier, alimentés par ceux venant du Sud dont l'aire de recrutement s'est élargie jusqu'aux États d'Afrique centrale (Cameroun, Centrafrique, Gabon, Zaïre et Angola) et même d'Afrique orientale ou australe (Tanzanie, Afrique du Sud).

4. Haddad et El Khabar, 2000 cités par Bensaad, 2003.

Le transit migratoire contribue à la recomposition démographique, économique et spatiale de la ville d'Agadez qui enregistre un accroissement démographique de plus en plus important : de 49 424 habitants au recensement de 1988, sa population passe à 76 957 habitants en 2001. Avec un taux d'accroissement annuel de 3,50 %, le dynamisme de la ville d'Agadez passe devant celui de Maradi (2,30 %), Zinder (2,80 %) et Tahoua (2,90 %) (Bureau central de recensement – BCR, 2005).

La migration interne au Niger s'est intensifiée dans les années 1990 durant lesquelles Agadez était le département le plus attractif du pays, souvent aux dépens de Niamey (REMUAO, 1997). C'était la seule région à bénéficier des migrations internes avec un taux de migration nette de +2,3 % par an (DSCN, 1993), alors que Niamey avait un taux quasiment nul. La cité de l'Aïr capte ainsi 10,6 % des migrants internes au Niger (Bureau central de recensement – BCR, 2005). En effet, pendant les saisons creuses (de la fin des récoltes au retour de la pluie), des cultivateurs des régions du Sud en quête de revenus additionnels, remontent vers Agadez pour offrir leurs services. La filière de la migration internationale à travers laquelle Agadez est utilisée comme un carrefour, entretient une migration interne pour laquelle cette ville est de plus en plus une destination. Ceci contribue à l'accroissement rapide de sa population.

1 - Des lignes officielles de transport à destination du Maghreb

À partir d'Agadez, un certain nombre de routes prennent la direction du Maghreb. Transport de marchandises et circulation de migrants s'arriment aux axes officiels de circulation entre le Niger et ses voisins du Nord. La route Agadez-Assamakka, ouverte en 2000 permet aux chauffeurs de remonter jusqu'à Djanet. Ce trajet se fait en véhicule 4X4 « Pick-up » et capte le plus de passagers. Pour le seul trimestre juillet-août-septembre 2007 le nombre de migrants ayant emprunté cet axe s'élève à 2047. Les flux des mois de septembre à janvier sont considérés comme les plus intenses. En effet, on constate un doublement du nombre des passagers pour le mois de septembre au cours duquel s'enclenche la période des grands départs. Pendant cette période d'hiver où les migrants peuvent résister à la soif, la traversée du désert semble moins dangereuse.

Mois	Nombre de véhicules (TOYOTA)	Nombre de passagers toutes nationalités
Juillet	15	480
Août	18	545
Septembre	33	1022
Total	66	2047

Source : Commissariat de l'autogare, Agadez

Tableau 1 - Mouvement des personnes sur l'axe Agadez-Djanet en 2007

À partir d'Agadez les camions peuvent aussi se rendre à Dirkou, laissant le soin à d'autres chauffeurs d'aller jusqu'à la frontière algérienne et libyenne. La ville de Dirkou est desservie par les camions « dix roues » avec lesquels le voyage prend plus de temps et oblige les migrants à changer de véhicule dans cette localité. Ceci explique la faible attractivité de cet axe. Ainsi, pour le trimestre juillet-août-septembre le nombre de migrants ayant emprunté cet axe est de 1774 (tabl. 2). La saisonnalité de la migration sur cet axe est démontrée avec les flux qui s'accroissent à partir du mois d'août.

Mois	Nombre de véhicules (camion 10 roues)	Nombre de passagers toutes nationalités	Refoulés
Juillet	12	321	145
Août	27	723	23
Septembre	27	729	
Total	68	1773	168

Source : Commissariat de l'autogare, Agadez

Tableau 2 - Mouvement des personnes sur l'axe Agadez-Dirkou en 2007

Cet axe qui était le plus emprunté au début des années 2000 a ensuite décliné dans le courant de cette décennie au profit de l'axe Agadez-Assamaka, pour plusieurs raisons : le durcissement du contrôle au niveau des frontières libyennes incite une partie des migrants à destination de la Libye à adapter leur parcours en passant par Djanet pour ensuite rejoindre leurs villes de destination en traversant la frontière algéro-libyenne. À cela, s'ajoute le changement des itinéraires par les migrants qui cherchent de plus en plus, à aller en Europe via le Niger, l'Algérie et le Maroc. Le glissement de cette voie migratoire d'Agadez vers l'Espagne est l'une des causes du renforcement de l'effectif de migrants sur l'axe Agadez-Assamaka.

Le transport à destination du Maghreb à partir d'Agadez implique les transporteurs officiels comme non officiels. En effet, en dépit de l'existence d'une structure syndicale de transporteurs, une partie des départs vers les destinations maghrébines ne sont pas enregistrés. Ni les déclarations du syndicat de transporteurs, moins encore les dénonciations des responsables

d'agence de courtage n'ont permis d'arrêter la fraude dans le transport. Les implications de cette fraude sont économiques et mêmes politiques.

2 - Les voies migratoires à partir d'Agadez

Les voies migratoires entre Agadez et certains pays du Maghreb se croisent à différents niveaux avec des ramifications en Algérie, Libye, Tchad, Mali, Sénégal... et même l'Europe.

Entre Agadez et Tamanrasset, les migrants sont triés selon leur destination : la Libye, l'Algérie ou le Maroc ou encore l'Europe.

Plusieurs voies peuvent être identifiées selon les lieux de départ et d'embarquement. À Agadez on distingue les voies suivantes :

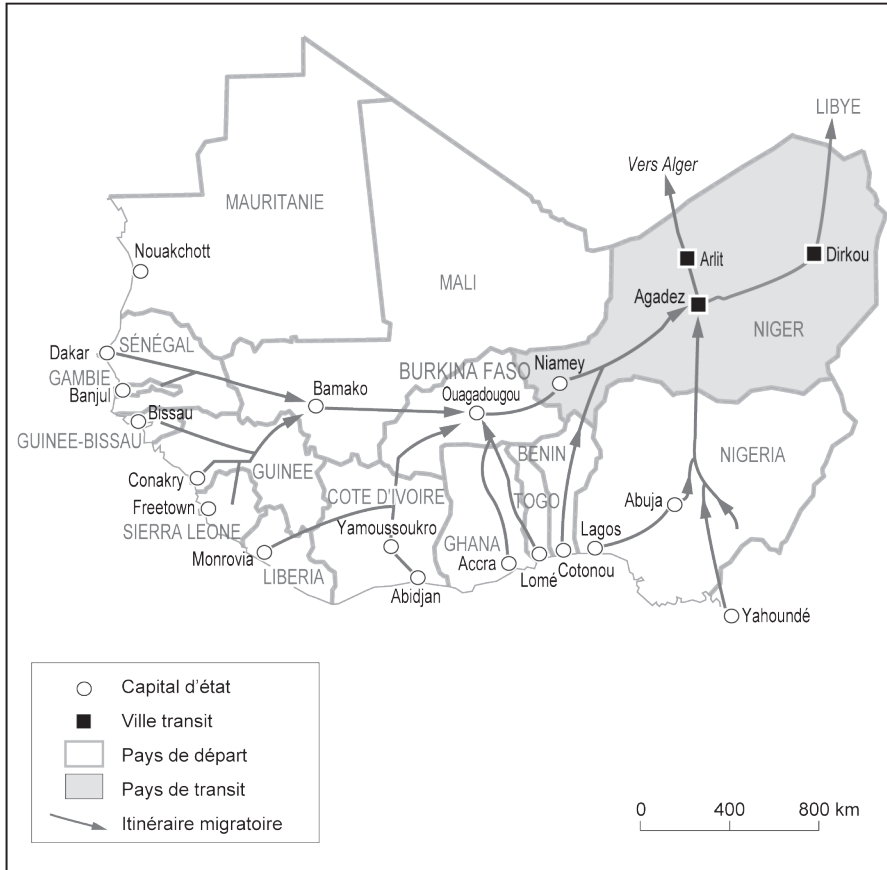
- Agadez-Arlit-Assamaka-Tamanrasset⁵ par la route nationale. Cette route est la moins risquée et nécessite pour le migrant d'être en règle en obtenant un visa.
- Agadez-Arlit-Inguizzam-Tamanrasset avec contournement du poste de police.
- Agadez-Arlit-Tchingalen Adrar Bouss dans la montagne-puits de Tchinarakaten⁶ où on retrouve des Libyens et Algériens à qui les transporteurs « revendent » les passagers Djanet ou Gath.
- Agadez-Arbre du Ténéré (puits de l'espoir)-Ashagour (puits artésien)-Dirkou- Siguidine (seul village de civils)-Dao Timi- Madama-Toumo-Gatrone-Oubari-Sebha. Sur cette voie à partir de Siguidine les risques de périr abandonné par les chauffeurs sous des prétextes fallacieux sont très grands.
- Agadez-Dirkou-Siguidine-Chirfa-Djado-Djanet.

Tout se joue dans le Ténéré du Taffassasset, espace hyper-aride entre le Nord Aïr et l'Ouest Kawar. C'est une zone dangereuse où le terrain est si plat qu'on ne peut plus s'y orienter à partir de midi. L'essentiel du trajet se fait ici la nuit avec les étoiles comme repère.

5. Agadez, Arlit, Assamaka, Tchingalen, puits de Tchinarakaten, Arbre du Ténéré, Ashagour, Dirkou, Siguidine, Dao-Timi, Madama et Toumo sont situés en territoire nigérien. Inguizam, Tamanrasset et Djanet se trouvent en territoire algérien, tandis que Oubari, Gath ou Gatrone se situent en territoire libyen.

6. Au niveau des puits de Tchinarakaten, les passagers en provenance d'Agadez, revendent les reliquats de leurs provisions (cigarettes, sucre, thé). À leur tour, ils s'approvisionnent en eau. Selon les témoignages, le bidon d'eau de 20 litres est rempli à 500 F CFA.

Ces voies peuvent aussi fonctionner en interaction. Après les différentes concertations entre migrants et courtiers et entre courtiers et convoyeurs, le regroupement des migrants en partance se fait souvent à sept et parfois à 24 km d'Agadez.



Carte 2 - Itinéraires des migrants subsahariens en direction de la Lybie et de l'Algérie

II - Agadez au cœur du jeu des acteurs de la migration internationale

En tant que système, la migration est aujourd'hui une activité aux multiples enjeux dans laquelle sont engagés plusieurs types d'acteurs institutionnels, non institutionnels, publics, privés, formels et informels.

1 - Les acteurs du système migratoire territorialisé

Si les migrants constituent les principaux enjeux et en même temps les acteurs du système migratoire, d'autres acteurs participent à son inscription territoriale à Agadez.

En premier lieu viennent les hébergeurs-logeurs et leurs associés (les rabatteurs de migrants) communément appelés les « Yan Tchaga »⁷. Ces derniers sont les collaborateurs des hébergeurs ; ils ne sont pas propriétaires de ghettos mais « chassent » des migrants pour leurs patrons qui en possèdent. Viennent ensuite les membres d'agences de courtage, les transporteurs (chauffeurs, convoyeurs, propriétaires de véhicules), les guides et les passeurs, les vendeurs de bidons, de turbans et d'autres ustensiles nécessaires au voyage, les gérants de télécentres et cybercafés et enfin les commerçants qui rachètent aux migrants les affaires dont ceux-ci veulent se défaire avant la traversée du désert ou par les prêts qu'ils leur accordent souvent. Tous ces acteurs sont dans leur majorité d'anciens migrants qui mettent à profit leur expérience et leur maîtrise des pistes pour encadrer les migrants.

Mais, si ces principaux acteurs peuvent faire à eux seuls fonctionner le système, le cadre légal dans lequel doit s'inscrire le passage des migrants impose la participation des autres protagonistes.

Les enjeux identitaires et nationaux qui entourent les questions de migrations exigent l'intervention d'acteurs étatiques, publics et formels. Le transit par le Niger (pour les non nationaux) et les départs (pour les Nigériens) ont lieu en partie dans un cadre légal auquel participent des représentants de l'État et d'organisations formelles. Ces acteurs représentant l'État et la société civile ne sont pas directement impliqués dans les réseaux. Cette catégorie regroupe : les fonctionnaires des corps habillés (gendarmes, policiers, militaires, douaniers) et les représentants des autorités municipales ou des syndicats de transporteurs ; des acteurs formels (ONG et associations caritatives comme AFETEN, Arc-en-Ciel et CADEV). Ces derniers interviennent dans le cadre de l'accueil des migrants expulsés, en leur apportant soutien et conseils nécessaires pour le retour dans leurs pays de départ ; enfin, les employés des services consulaires de l'Algérie et de la Libye qui s'occupent de la régularisation des migrants à destination de leurs pays. Ces consulats, présents

7. Appellation des collaborateurs, des hébergeurs et courtiers. Ils n'ont pas de bureau à eux mais conduisent les migrants mobilisés chez leurs patrons qui leur remettent à leur tour 5 000 F CFA de commission par migrant mobilisé. Ils interviennent aussi dans les formalités de voyage pour les migrants qui le désirent et ce jusqu'au niveau des consulats pour les demandeurs de visas qui sont surtout des Nigériens.

à Agadez depuis plus d'une trentaine d'années⁸ témoignent de l'importance des mouvements migratoires entre le Niger et les deux pays.

2 - Fonctionnement et dynamique des réseaux

a - L'accueil et l'hébergement des migrants à Agadez

À Agadez, l'accueil et l'hébergement des migrants se préparent depuis leurs pays de provenance. Les hébergeurs ont des collaborateurs dans toutes les villes d'embarquement et les contacts sont pris au fur et à mesure que les migrants avancent vers Agadez. Sur le territoire nigérien, les réseaux s'activent à partir de Niamey et Zinder, où les relais sont pris par certains transporteurs qui informent les hébergeurs de l'arrivée des migrants quand ces derniers ne sont pas annoncés. Les informations sur le nombre et les nationalités des migrants leurs sont ainsi transmises afin qu'ils puissent prendre les dispositions utiles à leur accueil dès l'entrée des bus dans la ville d'Agadez, au niveau des postes de police.

Débarqués à Agadez, les migrants ayant pris contact auparavant, cherchent leurs hébergeurs tandis que les autres sont « partagés » entre les hébergeurs en fonction de leurs nationalités. La référence à tel ou tel ghetto est faite en fonction de la nationalité du migrant. Les Maliens, Burkinabès, Sénégalais, Nigériens, Ghanéens, sont logés dans des maisons affectées à chaque nationalité. Les migrants pour lesquels il n'y a pas de ghetto spécifique cohabitent avec les autres nationalités en fonction des affinités régionales ou linguistiques. Les Camerounais vivent avec les Nigériens, les Guinéens et les Gambiens cohabitent notamment avec les Sénégalais. Les Ivoiriens sont souvent avec les Burkinabès. Les autres nationalités (Libériens, Congolais, etc.) sont dispersées dans différentes maisons selon les mêmes critères (tabl. 3).

8. Le consulat de Libye a été ouvert à Agadez en 1976.

Nationalités	Lieu de résidence			
	Dans les ghettos	À l'autogare	En ville dans des endroits autres que les ghettos	Total
Camerounais	6	0	0	6
Congolais	0	1	0	1
Maliens	0	1	0	1
Togolais	0	1	0	1
Nigériens	1	0	27	28
Burkinabès	4	4	0	8
Guinéens	3	0	0	3
Sénégalais	4	0	0	4
Nigérians	3	3	0	6
Ghanéens	7	5	0	12
Total	28	15	27	70

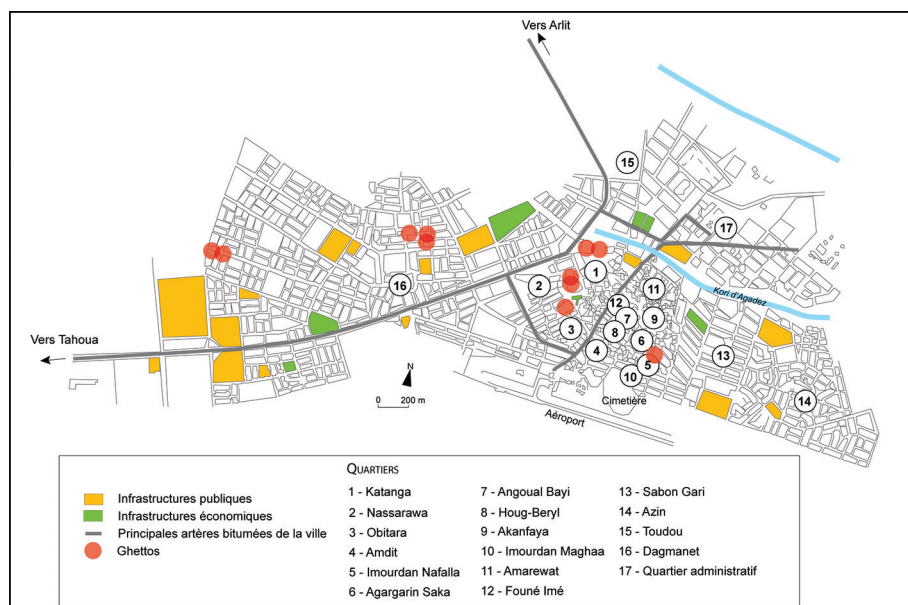
Source : enquêtes des auteurs, 2007

Tableau 3 - Répartition des migrants selon leurs lieux de résidence à Agadez et leurs nationalités

À l'autogare, des migrants sont logés dans des locaux des agences de courtage ou censés abriter des boutiques réservées à cet effet par les responsables d'agences.

Les ghettos ou foyers sont gérés par des Nigériens en même temps que par des ressortissants d'autres pays pourvoyeurs de migrants (Sénégal, Mali, Burkina, Ghana, Nigeria, etc.). En revanche, les chefs d'agences de courtage sont tous des Nigériens à l'exception d'un seul d'origine ghanéenne. Celui-ci a mis en place un solide réseau qui s'étend du Ghana jusqu'à la Libye en passant par Niamey et Agadez. La présence de ces hébergeurs et propriétaires d'agences de courtage montre qu'Agadez vit en partie des réseaux et filières de la migration en direction de l'Algérie et de la Libye.

Le nombre des ghettos est passé d'un en 2000 à largement plus d'une dizaine à la fin de la décennie. Onze ghettos ont été identifiés pendant notre enquête en 2007. L'accroissement du nombre de migrants subsahariens à destination des villes libyennes et algériennes passant par Agadez et le



Carte 3 - Localisation des ghettos hébergeant les migrants à Agadez

renforcement progressif des réseaux qui se sont formés sont les principales causes de cette valorisation de l'activité d'hébergement de migrants. Situés pour la plupart au centre-ville et non loin des lieux d'embarquement, autour du marché « tôle » à proximité relative de l'autogare, les ghettos matérialisent l'ancrage de la migration transsaharienne à Agadez.

b - De la solidarité à la stratégie des acteurs : entre convergences et conflits d'intérêts

Cherchant à tirer profit de la migration de transit, les acteurs du système migratoire sont contraints à une certaine complicité. Leurs stratégies collectives visent à « maîtriser » le migrant et à mieux l'exploiter. La règle générale veut que les migrants d'une même nationalité soient accueillis par un hébergeur de la même origine nationale. Mais les règles implicites qui régissent la mise en œuvre de ces stratégies sont plus ou moins respectées parce que les intérêts des acteurs peuvent diverger, faisant naître des querelles. Bien que les cas de bagarres avec agression physique ne soient pas nombreux comparativement aux cas de violence verbale, certains hébergeurs en ont gardé des séquelles. Ainsi un hébergeur sénégalais a-t-il eu une luxation au genou à la suite d'une bagarre qui l'a opposé à des rabatteurs envoyés par leur « patron » de nationalité nigérienne⁹. L'accueil de migrants gambiens serait à la base de

9. Cette bagarre aurait eu lieu plus de trois mois avant notre passage à Agadez en février 2009. Mais, la victime n'était pas totalement rétablie de sa blessure jusqu'à notre passage, continuant à aller à l'hôpital

cette querelle. L'hébergeur sénégalais réclamait le droit de fait d'héberger ses « voisins » parce qu'il n'y avait pas de ghetto spécifiquement gambien. Le Nigérien considérait cela comme un abus de la part d'un « étranger ». Refusant de se voir imposer un droit fondé sur la géographie et l'histoire évoqué par le Sénégalais, l'hébergeur nigérien estimait avoir le droit d'héberger des migrants qui n'étaient pas nigériens.

Si le séjour des migrants non nationaux se fait dans les ghettos et à l'autogare, en revanche, les Nigériens candidats à la migration sont dispersés en ville chez des ressortissants de leurs villages d'origine pour la durée de leur séjour.

Les migrants admis dans les ghettos sont tenus de rester discrets, de ne sortir dans la rue qu'à certaines heures de la journée. Le contact avec les « poseurs de questions » leur est également interdit par les hébergeurs. Pour contrôler leurs mouvements, des gardiens de ghettos sont embauchés par les hébergeurs et les migrants doivent remettre leurs papiers de voyage (passeport) aux hébergeurs jusqu'à leur départ après avoir accompli toutes les formalités de départ requises. Cette stratégie qui consiste à récupérer les papiers des migrants est un moyen d'exercer sur eux un contrôle mais aussi de prolonger un peu leur séjour afin de les « gruger » un peu plus. Par ailleurs, le fait de garder les papiers des migrants permet aux hébergeurs de contraindre leurs hôtes à accepter les frais de transport qui seront fixés. La perte de temps qu'entraînerait tout refus de payer le tarif fixé oblige les migrants à sortir de l'argent dès qu'ils en obtiennent un peu.

Dans les ghettos, certains migrants peuvent être logés gratuitement mais en échange d'un engagement à voyager par l'agence avec laquelle travaille le propriétaire du ghetto.

De nombreux autres services sont utilisés par les migrants pendant leur séjour à Agadez. Il s'agit notamment de ceux qui portent sur la communication, la restauration et les transferts monétaires. Pour chaque service, le migrant s'adresse au prestataire correspondant ; c'est la raison pour laquelle certains hébergeurs ont pensé à diversifier les services offerts aux migrants. C'est le cas d'un hébergeur nigérien qui a implanté un télécentre pour satisfaire les besoins téléphoniques de ses clients. Les migrants en attente de mandats peuvent ainsi appeler leurs parents à partir de cette cabine téléphonique. S'ils ne peuvent pas payer immédiatement les appels émis, le gérant du télécentre (leur hébergeur) leur propose de prendre un crédit. Le migrant demande alors que son parent expédie le mandat au nom de son hébergeur. Celui-ci, après avoir réceptionné le mandat, y retranscrit les frais de la communication.

pour les consultations.

Dans le cas où le gérant de la cabine téléphonique n'est pas l'hébergeur, le migrant et le gérant se mettent d'accord pour résoudre le problème. Auparavant, ce dernier cherche à connaître la nationalité du migrant et par là son hébergeur qui n'est pas toujours prévenu avant l'appel. L'arrangement entre l'hébergeur et le migrant entraîne souvent des querelles entre les hébergeurs et les prestataires des services de la communication, quand l'émission des appels n'est pas suivie de l'envoi de l'argent. Pour les migrants n'ayant pas de quoi payer, il est demandé à leurs hébergeurs de rembourser. Mais ces derniers refusent de supporter le coût des communications.

Pour obliger les migrants à payer leurs dettes, on menace de les convoquer au commissariat. Mais lorsque les migrants n'ont plus rien, il n'y a plus de moyens pour récupérer ce qu'ils doivent.

L'étape d'Agadez est aussi une occasion saisie par certains migrants nigériens pour tenter d'obtenir un visa aux consulats libyen ou algérien. La préférence d'Agadez par rapport à Niamey qui accueille les ambassades de ces différents pays est liée aux restrictions d'octrois de visas par ces derniers depuis l'adoption de leurs nouvelles politiques migratoires. Sachant qu'il est difficile de répondre aux critères d'octroi de ces visas, les migrants nigériens tentent leur chance à Agadez en comptant sur les différents réseaux qui spéculent autour de la fourniture de papiers. L'attente de ce visa dont les conditions d'attribution ne sont pas connues des demandeurs peut durer des mois selon les témoignages recueillis.

L'escroquerie qui caractérise la demande de papiers avait déjà été révélée par Adamou (1979), quand il disait que « la spéculation dévient inqualifiable et l'acquisition de chaque pièce officielle est entourée de corruption ». Agents officiels et non officiels se sont ainsi impliqués dans le trafic de papiers de voyage vers le Maghreb à Agadez.

3 - De l'isolement à l'encadrement des migrants

Les migrants prêts à continuer leur voyage ont à choisir entre les lignes officielles (celles de l'autogare) et lignes de fraude, les gares maisons¹⁰. Pour ceux qui passent par les lignes de fraudes, des articles comme les bidons leur sont proposés à l'intérieur même des ghettos. Cette stratégie vise à masquer les mouvements des migrants. Elle fait suite à l'interdiction faite aux transporteurs

10. Ces gares maisons sont situées dans des concessions à la périphérie de la ville dans lesquelles s'organisent des départs de migrants à destination du Maghreb. Elles alimentent les lignes non officielles qui fonctionnent en parallèle avec celles de l'autogare (lignes officielles). Les gares maisons sont parfois des garages ou anciens garages dans lesquels l'activité de transport par fraude est fondue dans celle de la réparation des véhicules.

par les autorités nigériennes d'acheminer les migrants étrangers au Maghreb à partir d'Agadez¹¹. Elle permet aussi aux hébergeurs de gonfler le prix des articles qu'ils vendent aux migrants.

Les migrants qui passent par l'autogare sont présentés aux agences de courtage pour les formalités de voyage. Dans leurs bureaux où on peut lire sur les différentes affiches les tarifs de transport selon les différentes destinations, les migrants sont reçus et enregistrés. Les hébergeurs saisissent cette occasion pour gagner la confiance des plus réticents parmi les passagers. Les tarifs annoncés aux migrants dans les ghettos sont les mêmes que ceux affichés dans les bureaux des agences à l'autogare. Les collaborateurs des courtiers, les hébergeurs ont une connaissance parfaite de tous les tarifs.

À l'autogare, on fait toujours croire aux migrants que le véhicule a presque fait le plein de passagers et est sur le point de partir. Ce bluff permet de décider les indécis et ceux qui n'ont pas confiance dans les agences. Mais en réalité, le départ n'aura lieu que deux ou trois jours plus tard.

Le jour du départ, les chefs d'agences accompagnent leurs clients jusqu'à la barrière de sortie de la ville d'Agadez. Parmi les clients, les migrants sont des voyageurs parmi d'autres dont la migration n'est pas la motivation première. Ainsi de nombreux commerçants qui font l'aller-retour avec la Méditerranée empruntent-ils les mêmes moyens de transport que les migrants. Au niveau du poste de sortie, les chefs d'agences interviennent dans les négociations entre les policiers et les transporteurs, autre acte qui permettrait aux migrants d'avoir davantage confiance en ces agences. Ce signe de « gentillesse » auprès des migrants permet aux courtiers de consolider leurs réseaux car les clients témoins de leur implication dans les négociations pourront guider leurs parents et amis vers ces agences. Les moments de ces contrôles sont des occasions saisies par les membres du comité de vigilance mis en place par l'ONG AFETEN pour retenir les mineurs candidats à la migration. En dépit de ce contrôle, on recense encore des enfants parmi les migrants. Avec la complicité de leurs protecteurs et des « Yan Tchaga », les enfants sont conduits et embarqués hors de la ville après le contrôle de la police. De juin 2006 à septembre 2007, 99 enfants âgés de 10 à 17 ans en partance vers la Libye ont été détectés dans le cadre de migrations externes.

Si pour les migrants qui empruntent les lignes officielles de l'autogare, les préparatifs du voyage se font en impliquant directement et visiblement

11. Les différents risques que prennent les migrants en traversant le désert les exposent à des ruptures de stocks de nourriture et d'eau. Pendant cette période de rupture de stocks, les militaires se trouvent obligés de les prendre en charge. Cet encombrement a conduit à l'interdiction faite aux transporteurs par le chef de garnison de Dirkou de transporter les migrants étrangers pour éviter aux militaires des problèmes de ruptures de stocks.

tous les acteurs concernés, il n'en est pas de même pour ceux qui voyagent par les lignes frauduleuses. En contournant certains acteurs de la gare (courtiers, chefs de lignes, police, administration de la gare), les migrants embarquent dans des maisons clandestinement avec la complicité des hébergeurs et des conducteurs. L'embarquement se fait souvent la nuit à quelques kilomètres de la ville d'Agadez dans les *koris*¹² où les migrants doivent se rendre par petits groupes.

4 - Les filières de la migration à Agadez

Le transport reste encore l'apanage des Nigériens. La spécialisation des seuls Touaregs et Toubou nigériens dans le domaine du transport fait de ces derniers des acteurs incontournables dans le transport des migrants. En effet, tous les migrants qui transitent et qui passent par Agadez sont acheminés par ces grands connaisseurs de la route et du désert.

Pour ce qui est de l'hébergement, la spécialisation ethnique ou nationale n'est pas de mise. Ainsi, pour les 14 nationalités qui transitent par Agadez, 11 ghettos ont-ils été identifiés, appartenant aussi bien aux Nigériens qu'aux étrangers. Le premier ghetto a été créé en 1990 par l'actuel chef de ligne Agadez-Assamaka de la gare routière d'Agadez. Ce ghetto est spécialisé depuis sa création dans l'accueil des migrants nigériens. Si les hébergeurs nigériens hébergent des migrants de toutes les nationalités, les non nationaux accueillent seulement les ressortissants de leur pays d'origine et ceux des pays limitrophes aux leurs qui n'ont pas encore de ghettos. Nous avons recensé des structures d'accueil et d'hébergement pour les nationalités suivantes : Maliens, Sénégalais, Burkinabès, Ghanéens et Nigériens. Ces différentes structures nous permettent de parler de filières migratoires maliennes, sénégalaises, burkinabès, ghanéennes et nigérianes.

La filière nigériane est l'une des plus actives à Agadez par le nombre de migrants qui la suivent et la présence d'accompagnateurs ou d'encadrants de migrants. Des Nigériens, grands connaisseurs des itinéraires migratoires transsahariens proposent leurs services à leurs concitoyens depuis les régions du Delta, de Benin ou encore d'Edu au Sud du Nigeria. Les capacités financières et relationnelles dont disposent certains des animateurs de cette filière leur permettent de faire voyager à crédit des migrants qu'ils envoient en Europe et d'être remboursés lorsque ceux-ci ont trouvé du travail, à destination. Ce contrat appelé « arrivé-payé » peut aussi être établi entre les passeurs et des immigrés vivant en Europe. À destination, ceux-ci peuvent demander à un

12. Lits desséchés des cours d'eau.

passer d'emmener avec lui à son prochain voyage un parent qui se trouverait au Nigeria.

Les Nigériens, qui sont de loin les plus nombreux parmi les migrants en direction du Maghreb, ne montrent pas qu'ils appartiennent à une filière migratoire au moment de leur départ d'Agadez. En effet, leur séjour se fait dans des concessions occupées par leurs proches, chez qui ils trouvent refuge jusqu'au départ. L'hébergement des migrants nigériens n'est donc pas encore une activité rémunératrice à Agadez.

Les activités de courtage, de transport sont exercées par des Touaregs et Toubou nigériens qui encadrent et transportent tous les migrants passant par Agadez. Pour les Touaregs du Niger, du Mali, du Burkina Faso et les Toubou du Niger et du Tchad, ces transporteurs et coxers sont les prémisses de l'existence d'une filière ethnique qui se spécialise au fur et à mesure qu'on remonte vers le Nord ; car guides et passeurs sont aussi touaregs ou toubou. Pour les Nigériens non touaregs aussi, c'est une filière migratoire nationale qui s'active à partir d'Agadez.

*

La position charnière du Niger entre d'une part l'Atlantique et la vallée du Nil et d'autre part entre la Méditerranée et les pays haoussa l'« expose » à de flux importants de migrants subsahariens se rendant au Nord du Sahara. Située dans la partie septentrionale du pays, Agadez est l'une des dernières villes que traversent ces migrants avant de « se fondre » dans le vaste désert du Sahara. Cette ville carrefour est aussi le point de connexion de différents réseaux et filières migratoires subsahariennes. Ancien caravansérail, Agadez a acquis une forte notoriété au cours de la période 1990-2010 du fait de son rôle dans les circulations migratoires entre les deux rives du Sahara. Circulant sur des axes officiels et non officiels, les migrants en partance vers le Maghreb et/ou l'Europe sont de plus en plus nombreux à emprunter les itinéraires passant par Agadez.

Le transit migratoire a engendré une recomposition spatiale et démographique tout en favorisant l'émergence d'une multitude d'acteurs. Leur jeu anime un véritable système migratoire territorialisé. Les filières migratoires qui se constituent à partir de cette ville et qui agissent à partir des villes sud-libyennes et sud-algériennes par « effet d'appel » se renforcent au fur et à mesure que les migrants remontent vers le nord.

Bibliographie

Adamou A., 1979 - Agadez et sa région : contribution à l'étude du Sahel et du Sahara nigériens, Études nigériennes, n° 44, Niamey, Institut de recherche en sciences humaines (IRSH), 327 p.

Bensaad A., 2003 - Agadez, carrefour migratoire sahélo maghrébin, *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 19, n° 1, p. 7-28.

Brachet J., 2007 - *Un désert cosmopolite. Migration de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien)*, Thèse de doctorat de géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 451 p.

Grégoire E., 1999 - *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Karthala.

Réseau d'enquête sur la migration et l'urbanisation en Afrique de l'Ouest (REMUAO), 1997 - *Enquête sur les migrations et l'urbanisation 1992-1993*, Bamako, CERPOD/INSAH/CILSS.

République du Niger, Ministère de l'économie et des finances, Institut national de la statistique (INS), 2001 - *Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH), Résultats globaux*, Niamey, INS.

—, 2006 - *Répertoire national des communes du Niger (RENACOM)*, 2006, Niamey, INS, 525 p.

République du Niger, Cabinet du Premier ministre, Secrétariat permanent de la SRP, 2002 - *Stratégie de réduction de la pauvreté*, Niamey, SRP, 209 p.

—, 2007, - *Stratégie de développement accéléré et de réduction de la pauvreté*, Niamey, SRP, 49 p.

République du Niger, Direction de la statistique et des comptes nationaux (DSCN), *Enquête permanente de conjoncture économique et sociale*, Niamey, DSCN, 1993.

Résumé

La ville d'Agadez est devenue depuis les années 1990 un carrefour migratoire pour les Subsahariens en partance vers le Maghreb et/ou l'Europe. Située dans le septentrion nigérien, Agadez est une zone de contact entre le Niger et l'Algérie d'une part et entre le Niger et la Libye d'autre part. Cette position géographique favorise le passage de milliers de candidats à la migration. Ce passage a eu pour conséquences, outre la création et la consolidation de réseaux et filières migratoires, une contribution à la croissance démographique et économique de la ville d'Agadez au cours des années 1990 et 2000. Le séjour, le contrôle et l'exploitation des migrants entraînent l'implantation de nombreuses activités. Elles procurent des revenus substantiels aux acteurs qui logent les migrants et s'occupent de l'organisation de leur départ et de leur transport.

Mots-clés : Niger, Agadez, migrations internationales, migration de transit, filières migratoires, réseaux migratoires, trajectoires migratoires, développement urbain

Abstract

Agadez, a hub for international migration in Niger

Since the 1990's, Agadez, has become a migratory crossroads for sub-Saharan Africans leaving for North Africa and/or Europe. Located in Northern Niger, Agadez is a contact zone between Niger and Algeria and between Niger and Libya. This geographical position favours the transit of thousands of would-be migrants. This transit has resulted, in addition to the creation and consolidation of migration networks and channels, in a contribution to population and economic growth of the city of Agadez in the years 1990 and 2000. The stay, control and exploitation of migrants has led to the setting-up of numerous activities. They provide a substantial income to the actors who accommodate the migrants and organize their departure and transport.

Keywords: *Niger, Agadez, international migrations, transit migration, migration pathways, migratory networks, migratory path, urban development*